

## TEKİRDAĞ KENT MERKEZİNDE KULLANICILARIN YAYA BÖLGELERİ HAKKINDAKİ GÖRÜŞLERİNİN BELİRLENMESİ

Elif Ebru ŞİŞMAN\*

Bahar UYGUNER

Namık Kemal Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, 59030, TEKİRDAĞ  
\*esisman@nku.edu.tr

### ÖZET

Kentsel mekanların asıl kullanıcısı olan yayaların bu alanlardaki düzenlemelere katılımının sağlanması, istek ve önerilerinin belirlenmesi yapılacak çalışmalar için önemlidir. Bu çalışmada, kent halkı ve işyeri sahiplerinin kent merkezindeki yayalar için yapılan düzenlemeler ile ilgili görüşleri ve isteklerinin neler olduğu, mevcut durumun yeterliliği belirlenmeye çalışılmıştır. Yapılan iki farklı anket çalışması ile hem kent halkının hem de işyeri sahiplerinin görüşleri alınarak değerlendirmeler yapılmıştır. Kentte yaya bölgeleri oluşturulması ile ilgili soruya kent halkının % 81'i, işyeri sahiplerinin ise %50'si evet cevabını vermiştir. Bu çalışmayla kent halkının açık yeşil alan sisteminin bir parçası olan yaya bölgelerine ihtiyaçları olduğu ortaya çıkmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Yaya bölgesi, anket çalışması, Tekirdağ

### DETERMINING THE OPINIONS OF USERS ON PEDESTRIAN ZONES IN TEKİRDAĞ CITY CENTER

#### ABSTRACT

It is important to get the contributions and opinions of the pedestrians who are the real users of urban spaces, during the design process of these places. In this study, the suggestions and demands of the citizens and shopkeepers on arrangements of the pedestrian zones and the affordability of the spaces have been investigated. Two different questionnaires have been applied taking both the citizens and the shopkeepers opinions on the subject. 80% of the citizens and 50% of the shopkeepers have approved the question on designing new pedestrian zones in the city. The need of pedestrian zones of the citizens has been appeared by this study.

**Keywords:** Pedestrian zones, questionnaire, Tekirdağ

## 1. GİRİŞ

Kent planı bütünü içinde yayaların istekleri, motorlu taşıt yollarına ek olarak göz önüne alınmazsa kamu yararına büyük kayıplar ortaya çıkmaktadır. Mekanik taşımacılığın etkin olduğu kent planlarının yerine yaya erişebilirliğinin temel alındığı kent mekanları oluşturmak en akıllı davranış olarak görülmektedir (Kuntay, 1994).

Giderek artan kentleşme ve motorlu taşıt trafiği sonucu kent halkı özellikle kent merkezinde rahat dolaşım olanağından yoksun kalmaktadır (Öztan, 2004). Göçer (1977), yaptığı araştırmada insanların kentsel alan ve bölgesi içindeki hareketlerinin, mekansal standartların geliştirilmesinde önemli bir faktör olduğunu ve bu hareketler sonucu ulaşım ve trafiğin zorlaşarak yaşam koşullarını bozduğunu vurgulamaktadır.

Yaya ulaşımında amaç; öncelikle bir ulaşım türü olarak yaya yolculuklarına mekan açmak ve aynı zamanda trafik karmaşasından, araç işgalinden arındırılmış, toplumsal ve kültürel yaşamı zenginleştiren mekanlar oluşturmak olmalıdır. Karayoluna katılan her araca yol ve otopark sağlamak mümkün değildir. Kentlerin insanlar için olduğu taşıtların ise ulaşımı sağlayan araçlar olduğu unutulmamalıdır (Cebeci ve Çakılcıoğlu, 2001). Kentlerde yaya kaldırımları konforlu ve güvenli bir yaya erişimi için anahtar konumundadır. Project for Public Spaces (PPS)'e göre yaya kaldırımındaki yürüme şeridinin en az 2.50 m, diğer bir deyişle 4 kişinin yan yana rahatlıkla geçebileceği bir ölçüde olmasını önermektedir (Hepecan vd. 2006).

Yaya hakları bildirgesine göre kent merkezleri yaya bölgeleridir ve kent yaşamının gerçek sahibi yayalardır. Bu nedenle; Yayalık, insanlar arası iletişimi artırıp kentsel kültüre katkıda bulunduğu için, desteklenir ve özendirilir. Yayalar, yerel yönetimlerle birlikte, yayalık haklarını savunabilecek, şikayetlerini iletecek bir örgütlenme geliştirir. Trafikle ilgili kararlar ve polisler, yayaların haklarını da gözetir ve korurlar. Yaya altyapısının, gece-gündüz bakımlı, temiz ve aydınlık tutulmasını, onarılmasını, bitki ve ağaçlarla görsel çekiciliğinin sağlanmasını, yayaların katkılarıyla, yerel yönetimler yapar. Yayalar, kaldırımlar, yaya bölgeleri, yaya yolları, yaya geçitleriyle ilgili kararların alınmasına katılmak hakkına sahiptir. Uygur, yaşanabilir, insanca, sağlıklı bir mekan için her kentli bu haklara sahiptir.

Yaşlıca (1991)'ya göre, kentsel düzenlemelerde çoğu zaman planlamadan sonra kullanıcılara plan hakkındaki görüşleri sorulmaktadır. Planlama yapılmadan önce kullanıcıların davranışları, istekleri bilinip, değerlendirilip mekana dönük kararlar üretilmesi ile tasarımın başarı düzeyi artacaktır.

Yaya bölgelerinin oluşturulmasının temel nedeni, kentsel mekanların, insan konforu için yeniden ele alınıp değerlendirilmesidir.

Armony (1980); Ramat Gan (İsrail), Fiaschi ve Bomfimj (1980); Santo Andre'nin Oliveria-Lima caddesi, Engel, H. *et al.* (1980); Augsburg (Almanya)'un, Yip (1994); Kanada'nın Keswick bölgesi için, yaya bölgesi düzenlemeleri yapmışlardır.

Ülkemizde yaya bölgeleri uygulamasına ilişkin farklı illerde yapılmış çalışmalar bulunmaktadır. Türkyılmaz (1985) ve Bayraktar vd.(1987); İzmir, Payaşlı (1992); Adana, Oruçkaptan (1991), Ateş(1991) ve Altınçekiç (1997); Ankara, Zafer (1998); Aydın'ın Germencik İlçesi, Şişman ve Kırzioğlu (2002); Erzurum, Yıldırım vd. (2002); Çanakkale kentleri için yaya bölgelerinin mevcut yapılarının incelenmesi, öneri alanların projelendirilmesi konularında çalışmalar yapmışlardır.

Bu çalışmada, Tekirdağ kenti için yaya bölgesi hakkında halkın gereksinmelerine cevap verebilecek çözümlerin üretilmesi ve projelerin gerçekleştirilebilmesi için kullanıcıların konuya ilişkin görüş ve isteklerinin belirlenmesi amaçlanmıştır.

## 2. MATERYAL VE YÖNTEM

Araştırmanın materyalini Tekirdağ kent merkezinde yaya bölgelerinin kullanıcısı olan kent halkı ile işyeri sahipleri oluşturmaktadır.

Tekirdağ ili Türkiye'nin kuzey batısındaki Marmara Bölgesi'nin Trakya toprakları üzerinde bulunmaktadır. Yüz ölçümü 6.218 km<sup>2</sup>'dir ve Türkiye topraklarının %0,8'ini kaplamaktadır. Merkez ilçe yüzölçümü ise 1.033 km<sup>2</sup>'dir. İdari olarak doğusunda İstanbul, kuzeyinde Kırklareli, batısında Edirne ve Çanakkale illeri güneyinde ise Marmara Denizi bulunmaktadır (Anonim, 2002). Tekirdağ kent merkezinin nüfusu 107.191 kişidir (Anonim, 2006). Bu nüfus esas alınarak binde bir örnekleme yöntemi ile kent halkına ve iş yeri sahiplerine yönelik olarak 100'er kişi ile standart anket çalışması yapılmıştır.

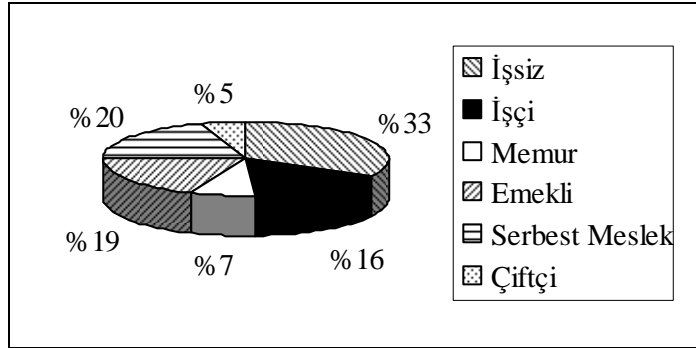
Araştırma; konuya ilişkin verilerin elde edilmesi, elde edilen veriler ışığında anketlerin oluşturulması, anket çalışmasının yapılması, anket sonuçlarının değerlendirilmesi, sonuç ve öneriler şeklinde gerçekleştirilmiştir. Anket çalışması kent halkı ve kent merkezinde yer alan işyeri sahipleri ile olmak üzere iki kısımda gerçekleştirilmiştir. Her iki grup içinde farklı 2 adet standart anket formu hazırlanmıştır. Yayalar için yapılan anket formunda kısa öz ve halkın anlayacağı türden toplam 12 adet soru sorulmuştur. Yaya bölgelerinin kullanıcısı olarak özellikle kent merkezinde yayalarla, araştırmacılar tarafından birebir karşılıklı görüşme şeklinde 100 adet standart anket formu doldurulmuştur. Yaya bölgesi olabilecek mekanlar ve kent merkezinin özellikle alışveriş merkezlerinin yoğun olduğu Hükümet, Mimar Sinan, Hüseyin Pehlivan ve Peştemalci Caddeleri üzerinde yer alan 100 adet işyeri ile de yine karşılıklı görüşme şeklinde anket çalışması yapılmıştır. Bu anket çalışmasında da yine kısa, öz ve anlaşılır nitelikte 13 adet soru sorulmuştur. Her iki grup içinde hazırlanan sorular Tekirdağ kent merkezinde mevcut ve olabilecek yaya bölgeleri hakkında halkın düşüncelerini anlamaya yönelik olarak hazırlanmıştır.

### 3. BULGULAR VE TARTIŞMA

#### 3.1. Kent Halkı İle Yapılan Anket Çalışmasına İlişkin Bulgular

Anket çalışmasının ilk bölümünde anket yapılan kişilerin bireysel özelliklerinin belirlenmesine yönelik sorular sorulmuştur. Karşılıklı yapılan anket sonucunda, ankete katılanların % 37'si kadın, % 63'ü erkektir. Yaya bölgelerinin farklı yaş gruplarından insanların rekreasyonel aktivitelerine cevap verecek nitelikte olması gerekmektedir. Bu amaçla anket farklı yaş gruplarından insanlarla gerçekleştirilmiştir. Ankete katılanların %7'si 20 ve altı, %18'i 20–30, %21'i 30–40, %32'si 40–50, %22' si 50 ve üzeri yaş grubundadır. Toplumunu oluşturan insanların kültür seviyelerine bağlı olarak rekreatif çeşitlilik değişmektedir. Toplum içindeki insanların, birbirinden farklı isteklerinin olması doğaldır. Ankete katılan farklı kültür seviyelerindeki insanların, rekreatif isteklerin belirlemek için öğrenim durumları; % 1'inin okuma yazma bilmeyen, %34'ünün ilkökul, % 8'inin ortaokul, % 34'ü lise ve %23'ü yüksekokul mezunu olduğu şeklinde belirlenmiştir.

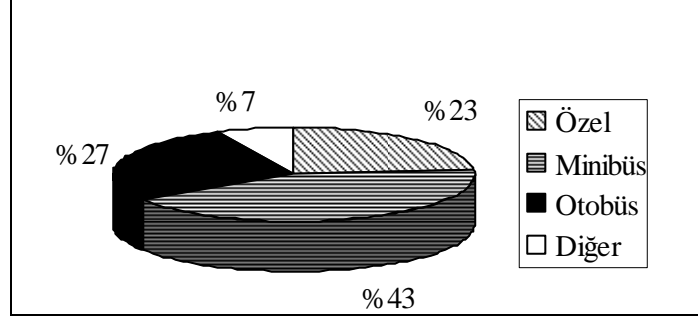
Bireylerin rekreasyonel faaliyetlerden yararlanma zamanları çalışma saatleri ve şekillerindeki değişikliğe göre farklılık göstermektedir. Belli saatler içerisinde çalışan bir memurun bu saatler içerisinde yaya bölgelerinden yararlanması mümkün olmazken, işsiz veya serbest meslek sahibi olan insanların günün herhangi bir saatinde bu alanlardan yararlanmaları mümkün olabilmektedir. Şekil 1'de ankete katılanların meslekleri verilmiştir.



Şekil 1. Ankete katılanların meslekleri

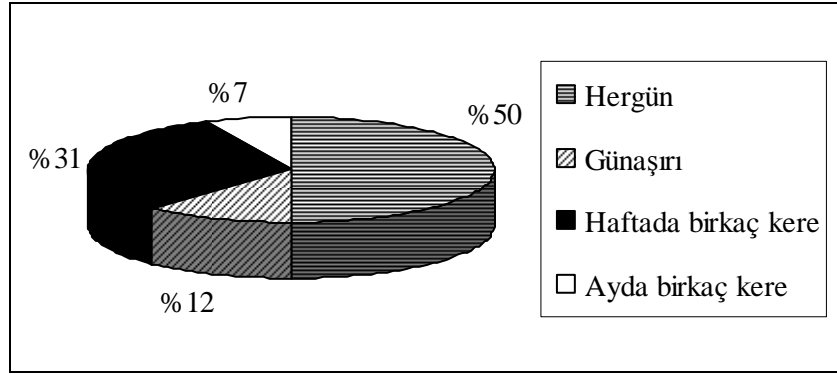
#### 3.2. Alanın Kullanımı İle İlgili Anket Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Bu bölümde kent halkının kent merkezine ulaşımında tercih ettiği araçlar, ne kadar sıklıkta gittikleri ve mevcut yayalara ilişkin düzenlemeler hakkında görüşleri belirlenmeye çalışılmıştır. Ankete katılanların %23'ü özel, %43'ü minibüs, %27'si otobüs, %7 'si ise diğer ulaşım araçlarını tercih ettiklerini belirtmişlerdir. Diğer seçeneğini seçenlerin verdiği cevap ise yaya olarak kent merkezine ulaştıkları şeklindedir (Şekil 2). Şekilden de anlaşılacağı üzere % 43 ile en büyük orana minibüsler sahiptir.



Şekil 2. Kent merkezine ulaşımda tercih edilen araçlar

Ayrıca özel oto sahibi olanların %50'si her gün, %12 gınaşırı, % 31 haftada birkaç kere, % 7 'si ise ayda birkaç kere çeşitli sebeplerle kent merkezine girdikleri belirlenmiştir (Şekil 3).



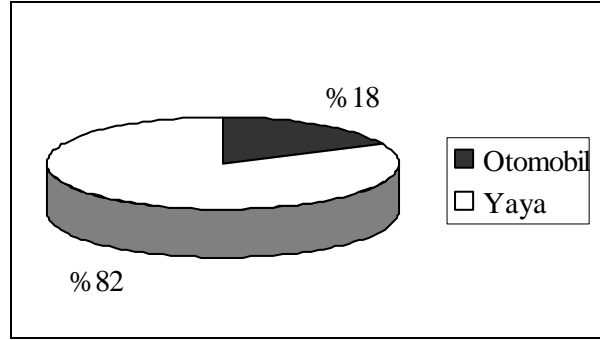
Şekil 3. Özel oto sahiplerinin kent merkezine giriş sıklıkları

Yukarıdaki grafikten de görüldüğü üzere özel oto sahiplerinin büyük bir çoğunluğu kent merkezine her gün giriş yapmaktadır. Bu da kent merkezindeki araç yoğunluğunu arttırmakta ve otopark sorununa yol açmaktadır.

Ankete katılanların alış-veriş yaparken, %18'i otomobille, % 82'si ise yaya olarak dolaşmayı tercih ettiklerini belirtmişlerdir (Şekil 4).

Yoğun araç trafiğinin kentin belli yerlerinde toplayarak yaya ulaşımının rahatlatılması kent merkezlerinde önemli bir unsurdur. Bu amaçla kentin çeşitli yerlerinden yeterli sayıda otopark bulunmalıdır. Kent merkezindeki otoparkların yeterliliği ile ilgili sorulan soruya ankete katılanların % 11'i yeterli, % 89'u yetersiz cevabını vermiştir.

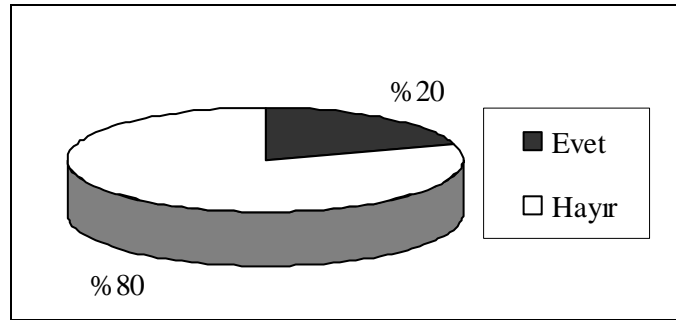
TEKİRDAĞ KENT MERKEZİNDE KULLANICILARIN YAYA BÖLGELERİ HAKKINDAKİ GÖRÜŞLERİNİN BELİRLENMESİ



Şekil 4. Ankete katılanların alış-veriş için ulaşım tercih durumları

Yayaların kent merkezinde güvenli bir şekilde dolaşım rahat alış-veriş yapabilmeleri için sürekli bir yaya dolaşım ağına ihtiyaç vardır. Taşıt trafiğinden arındırılmış birbiriyle bağlantılı yaya sirkülasyonları yayaların güvenliği için gereklidir. Bu alanlarda yayaları kendilerini ne derecede güvende hissettiklerini belirlemek için yöneltilen soru sonucunda % 28'inin kendini güvende hissettiği, % 72'sinin ise hissetmediği belirlenmiştir.

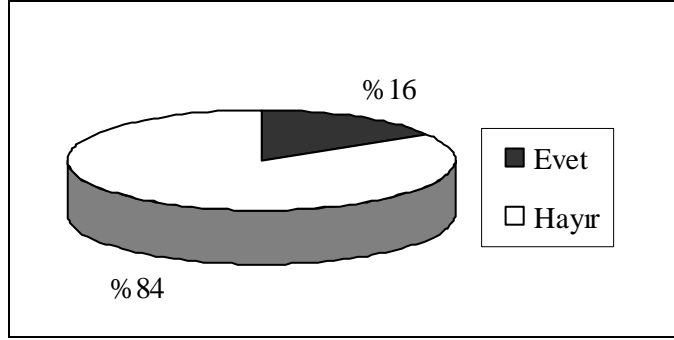
Yayaların kent içerisindeki hareketleri esnasında sürekli olarak kullandıkları kaldırımların yeterliliği önem taşımaktadır. Konforlu ve güvenli bir yaya erişimi için kaldırımlar anahtar durumundadır (Hepcan vd. 2006). Genellikle, kent merkezindeki yaya kaldırımlarının genişliklerinin Hepcan vd. (2006)'de verilen 2.5 m minimum genişlikten az olduğu gözlenmiştir. Ankete katılanların da % 20'si kaldırımların yeterli, %80'i ise yetersiz olduğu görüşündedir (Şekil 5).



Şekil 5. Ankete katılanların yaya kaldırımlarının yeterliliği hakkındaki görüşleri

Yayaların alış-veriş alanlarından yararlanırken ortamda araç isteyip istemedikleri konusundaki değerlendirmede, % 26'sının istediği, % 74'ünün ise istemediği ortaya çıkmıştır.

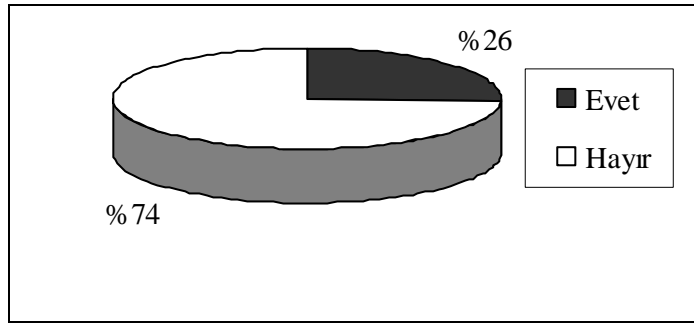
Kent içerisinde yayaların rahatlıkla dolaşım, dinlenebileceği, mekanlara ihtiyaç vardır. İnsanlar bu sayede konforlu bir alış-veriş yapma olanağına sahip olabilirler. Yayalar için yapılan düzlemeleri, ankete katılanların %16'sı yeterli, %84'ü yetersiz bulmuştur (Şekil 6).



Şekil 6. Yayalar için yapılan düzenlemelerin yeterliliği hakkındaki görüşler

Şekil 6'dan da anlaşıldığı gibi kent merkezinde yayalar için yapılan düzenlemeler yetersizdir. Bu nedenle yayaların ihtiyaçlarına cevap verebilecek düzenlemelerin yapılması önem taşımaktadır.

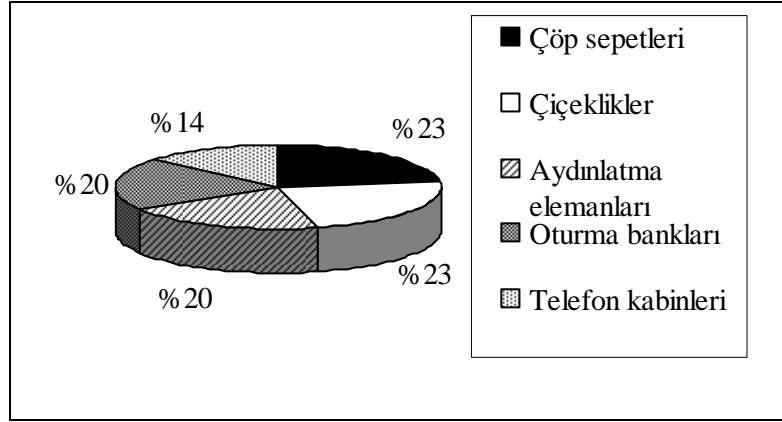
Yaya bölgelerinin düzenlenmesinde kullanılan kent donatı elemanları, yayaların günlük yaşamları sırasında iletişim, dinlenme, bilgi edinme vb. çeşitli amaçlar için kullandıkları elemanlardır. Bu elemanların kullanımı ile daha fonksiyonel mekanlar yaratılması mümkün olabilmektedir. Ankete katılanların % 26'sı bu elemanları yeterli bulurken, %74'ü yetersiz bulmaktadır (Şekil 7). Ankete katılanların %54'ü tümünü yetersiz, %30'u birkaçını yetersiz bulmuştur. Geri kalan %16'sı ise hiçbirini yetersiz bulmuştur.



Şekil 7. Ankete katılanların kent donatı elemanları hakkındaki görüşleri

Ayrıca tümünü yetersiz bulanların; % 23'ü çöp sepetlerinin, % 23'ü çiçekliklerin, %20'si aydınlatma elemanlarının, %20'si oturma banklarının, %14'ü ise telefon kabinlerinin yetersiz olduğu görüşündedir (Şekil 8).

TEKİRDAĞ KENT MERKEZİNDE KULLANICILARIN YAYA BÖLGELERİ HAKKINDAKİ GÖRÜŞLERİNİN BELİRLENMESİ

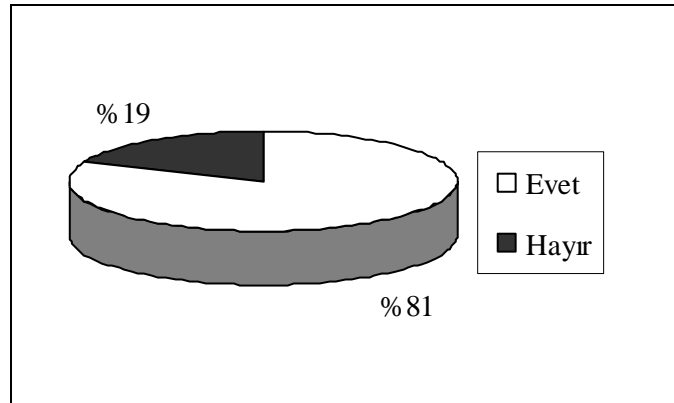


Şekil 8. Kent donatı elemanlarının her birinin yeterliliğine ilişkin görüşler

Yukarıdaki şekilden de anlaşıldığı gibi kent donatı elemanlarının hemen hemen hepsi eşit oranda yetersiz görülmektedir.

Yaya ulaşımının temel elemanı olan kaldırımlar ile yaya bölgelerinde kullanılan döşeme elemanları bazı özelliklere sahip olmalıdır. Özellikle sahip oldukları doku ve renk gibi özelliklerle mekanı tanımlamalı yayaları yönlendirici nitelikte olmalıdır. Ankete katılanların %37'si döşeme elemanlarını yeterli, %63'ü ise yeterli bulmuşlardır.

Kent halkı yaya bölgeleri oluşturulması ile ilgili soruya, %19 yaya bölgesi istemediğini, % 81'i ise yaya bölgesi istediği şeklinde cevap vermiştir (Şekil 9).



Şekil 9. Ankete katılanların yaya bölgesi hakkındaki görüşleri

### 3.3. İş Yeri Sahipleri ile Yapılan Anket Sonuçlarının Değerlendirilmesi

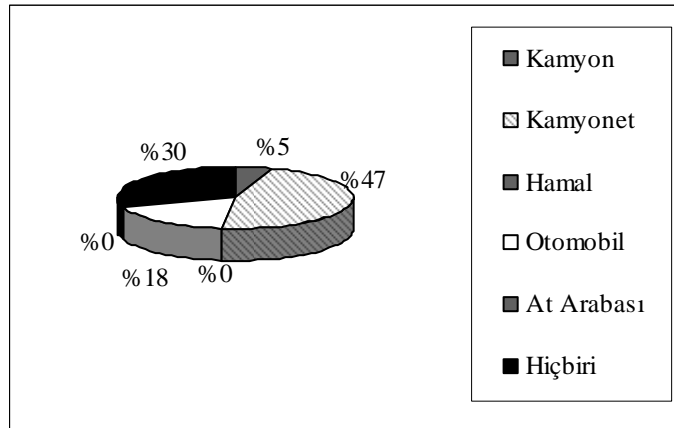
İkinci anket çalışması, yoğun bir alış-veriş merkezi olan Hükümet Caddesi, Mimar Sinan Caddesi bu caddelere bağlı olan sokaklarda yer alan 100 adet işyeri ile karşılıklı görüşülerek gerçekleştirilmiştir. Caddeler üzerindeki mağazalar çeşitlilik göstermektedir. Bunlardan en çok orana %34 ile gıda sektörü sahiptir.



Bunu %12 ile tekstil, %11 ile bilgisayar-elektrik elektronik, %9 beyaz eşya-mobilya, %7 kuyumcu, %7 kafe, %7 kırtasiye, %7 mühendislik hizmetleri, %6 ayakkabıcı, %3 kuaför, %3 dernek ve resmi kurum, %2 eczane, ve %2 çiçekçi izlemektedir.

Anket çalışması sırasında işyerlerinin açık alanları ile ilgili soru yöneltildiğinde işyeri sahiplerinin çoğunluğunun yer aldıkları cadde dışında açık bir alana sahip olmadıkları belirlenmiştir. Mağazalar, birbirine bitişik olarak yerleştirilmişlerdir. Bunun sonucunda, mağazalar için tek açık alan olarak görülen caddelerin canlı ve cansız peyzaj elemanları ile desteklenerek değerlendirilmesi uygun olacaktır.

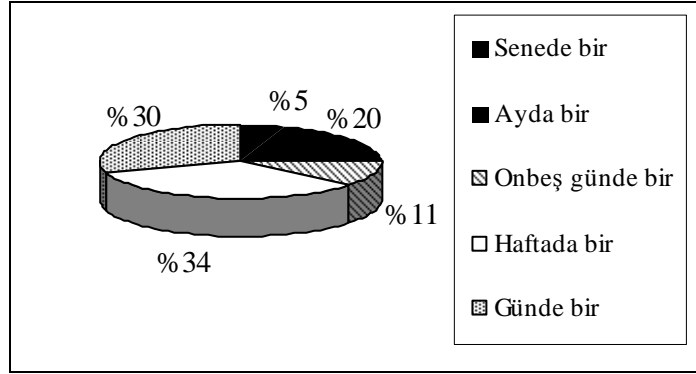
Yaya bölgelerinde, acil durum ve servis amaçlı olarak belli saatlerde araç girişine izin verilmektedir. Bu sebeple işyerlerine mal taşınmasının ne ile ve ne kadar zamanda bir yapıldığının bilinmesi gerekmektedir. Anket yapılan işyerlerinin, %5'i kamyon, %47'si kamyonet, %30'u hiçbiri, %18'i ise otomobil cevabını vermiştir. Hamal ve at arabasının ise mal taşımada kullanılmadığı belirlenmiştir (Şekil 10).



Şekil 10. İşyerlerine mal taşımada kullanılan araçların dağılımı

Mal taşınmasının zamana göre dağılımı, %5'i senede bir, %20 ayda bir, %11 onbeş günde bir, %34 haftada bir, %30 günde bir şeklindedir (Şekil 11).

TEKİRDAĞ KENT MERKEZİNDE KULLANICILARIN YAYA BÖLGELERİ HAKKINDAKİ GÖRÜŞLERİNİN BELİRLENMESİ

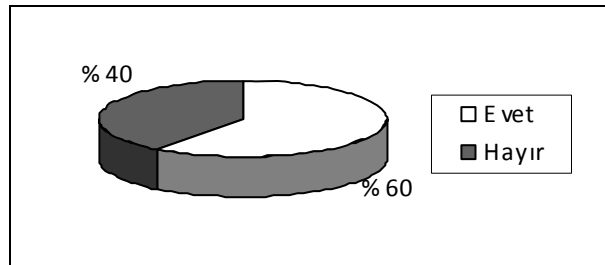


Şekil 11. Mal taşınmasının zamana göre dağılımı

Yukarıdaki son iki şekilden de görüleceği gibi, şekillerde %30 “diğer” ve zaman dağılımında %30 ile “günde bir” sonuçlarının nedeni, alanda bulunan kuyumcu dükkanları ve kuyumcularda mal taşınmasının şahıslarca ve hemen hemen her gün gerçekleşmesidir.

Yaya bölgesi olarak tanımlanmış alanlarda her ne kadar araçların bölgeye giriş ve çıkışları belirli saatlerde sınırlandırılmışsa da bu kurala uyulmamakta ve hatta yaya bölgeleri birer otoparka dönüştürülmektedir. Kaldırımlara, yürüyüş alanlarına ve yayalara ait alanlara araç park etmek yayalar için tehlike oluşturur. Kaldırımları işgal eden park edilmiş araçlar, yayaları taşıt yolundan yürümeye teşvik eder. Park edilmiş araçların arasından dolaşmaya çalışan yayaların düşüp yaralanmasına neden olabilir. Araçların ağırlıklarını taşıyacak şekilde inşa edilmeyen kaldırımlar ve yürüme alanları, buralara park edilen araçlar yüzünden zarar görür (Kaplan, 2002).

Yaya bölgelerinde otopark sorununun çözümlenmesi oldukça önemli bir tasarım ilkesidir. Özellikle otoparklara yaya bölgelerinin dışında yer verilmelidir. Hükümet ve Mimar Sinan Caddeleri tek yönlü olmalarının yanında caddeler üzerine araba park edilmesi nedeni ile oldukça daralmaktadır. Park eden araçların ne kadarının işyeri sahiplerine ait olduğunun tespit edilmesi açısından özel oto sahipliği araştırılmıştır. Anket yapılan işyerlerinden, %60'nın özel otosu bulunurken, %40'nın olmadığı tespit edilmiştir (Şekil 12).

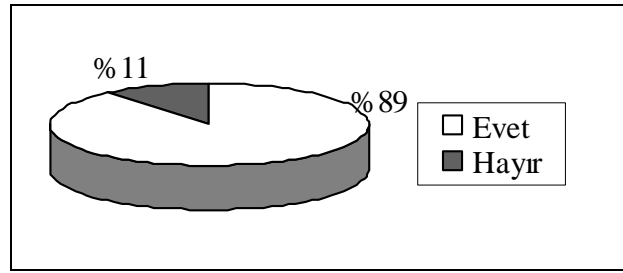


Şekil 12. İşyerlerine ait özel otoların dağılımı

Ayrıca, özel otosu olanlardan, %58'inin 1 adet, %26'nın 2adet, %5'inin 3 adet, %5'inin 4adet,%2'sinin 7, %2'sinin 8 adet ve %22sinin 10 adet otosu olduğu tespit edilmiştir.

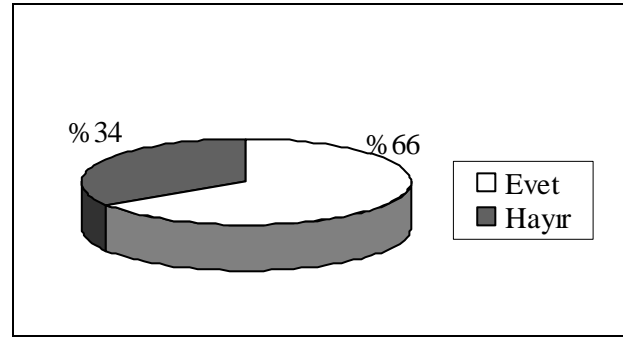
Özel oto sahipleri, %55'inin cadde üzerinde park ettiğini, %45'inin ise park etmediğini belirtmişlerdir.

Şekil 13'den de görüleceği üzere anket yapılan işyeri sahiplerinin iş yerlerine yakın bir yerde otopark olup olmadığı sorusuna büyük bir çoğunluğunun bulunduğu yanıtını verdiği görülmektedir.



Şekil 13. İşyerine yakın otopark durumu

İşyeri sahiplerinin, % 66'sı iş yeri ortamından memnun iken, %34'ü memnun değildir (Şekil 14).



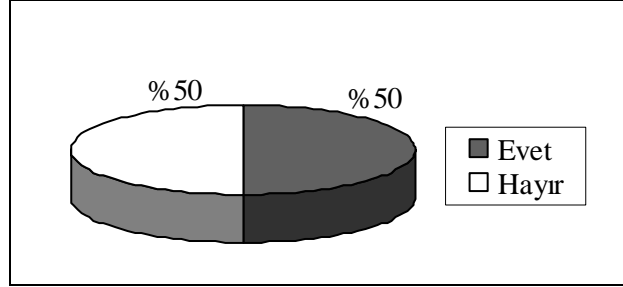
Şekil 14. İşyeri sahiplerinin çalıştıkları ortamdaki memnuniyet durumları

İşyeri sahiplerinin işyeri ortamından şikayetleri sırası ile; trafik sıkışıklığı, caddelerin dar olması, araçların cadde üzerine park edilmesi, otopark sorunu, düzen bozukluğu, gürültü, hava kirliliği ve özellikle egzoz gazlarından etkilenmeleri şeklindedir.

Caddenin taşıt trafiğine kapatılarak, yaya bölgesi düzenlenmesi çalışmasında işyeri sahiplerinin istekleri önemli bir unsurdur. Çünkü yaya bölgelerinin korunması, yaşatılması ancak işyeri sahiplerinin konunun bilincine varıp

## TEKİRDAĞ KENT MERKEZİNDE KULLANICILARIN YAYA BÖLGELERİ HAKKINDAKİ GÖRÜŞLERİNİN BELİRLENMESİ

sahiplenmesi ile mümkün olacaktır. Anket yapılan işyerlerinden, %50'isi yaya bölgesi isterken, %50'si ise istememektedir (Şekil 15).



Şekil 15. İşyeri sahiplerinin yaya bölgesi hakkındaki görüşleri

### 4. SONUÇ

Kentsel ortamlar, insanların sosyal yaşamları içerisinde ihtiyaç duydukları, çeşitli aktivitelerle donatılmış olmalıdır. İnsanların ruhsal ve fiziksel açıdan sağlıklı bir yaşam sürebilmeleri ancak düzenli, temiz bir çevre ile mümkün olacaktır.

Tekirdağ kent merkezinde özellikle alış-veriş merkezleri bakımından yoğun olan caddelerde yapılan anket çalışması sonuçları kent merkezinin gerek donatılar açısından, gerekse düzenlemeler açısından bazı eksikliklere sahip olduğunu göstermiştir. Ayrıca, gerek yayaların, gerekse işyeri sahiplerinin otoparkları yetersiz bulunduğu yayaların rahat bir ortamda alış-veriş yapıp dolaşabilmeleri için araç trafiğinden arındırılmış ortamlar istedikleri belirlenmiştir. İşyeri sahiplerinin %50'sinin, yayaların ise %81'inin çalışmanın materyalini oluşturan caddelerin yaya bölgesi olarak düzenlenmesini istemesinin yanı sıra işyeri sahiplerinin %66'sının çalıştığı ortamdaki memnuniyetini de belirlenmiştir.

Bu anket çalışması sonucunda, gerek kent merkezinin trafik yoğunluğunun azaltılması gerekse kent halkının yaşam kalitesinin artırılması için Tekirdağ kent merkezindeki yaya bölgelerinin artırılmasının gerekliliği ortaya çıkmıştır. Kent merkezlerinde yaya bölgelerinin uygulanması, bu alanlara ait yönetmeliklerin oluşturulması yerel belediyelerin sorumlulukları içerisinde yer almaktadır.

### TEŞEKKÜR

Bu çalışma TÜBAP tarafından desteklenen 647nolu projenin bir bölümünü oluşturmaktadır.

### KAYNAKLAR

Altınçekiç, M. 1997. Ankara Bahçelievler 7. caddede yaya zonu düzenleme olanakları üzerine bir araştırma. Ankara Üniversitesi. Ziraat Fak. Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Yüksek Lisans Tezi (Yayınlanmamış), Ankara, 156s.

Anonim, 2002. "Tekirdağ İli 1/5000 Nazım İmar Planı ve 1/1000 Uygulama İmar Planı ve Raporları", Tekirdağ Belediyesi, Promer Planlama, İstanbul.

- Anonim 2006. Türkiye İstatistik Yıllığı, Türkiye İstatistik Kurumu, Ankara.
- Ateş, T., 1991. Yaya Bölgeleri. *Peyzaj Mimarlığı Dergisi*, 29:18-22.
- Armony, A., 1980. Ramat Gan, Pedestrian Links in the City. *Garten + Landschaft*, 8: 637.
- Bayraktar, A., Aslanboğa İ., Özkan B, Güney A., Türkyılmaz B., 1987. İzmir Kenti İçinde Halkın Açık Alan Gereksinimini Karşılama Amacı İle Bazı Yol ve Meydanların Taşıt Trafiklerinden Arındırılması Olanakları Üzerinde Araştırmalar. Ege Üniv. Araştırma Fonu Proje No:063, Bornova, İzmir, 20s.
- Cebeci, Ö.F, Çakılcıoğlu M., 2001. Ulaşımında Gözden Kaçan Ayrıntı: Yaya. İstanbul'da Kentiçi Ulaşım Sempozyumu. TMMOB Makine Mühendisleri Odası, 28-29 Haziran, İstanbul.
- Engel H., Hansjakob G., Pfister F., Schiffler, J., 1980. Augsburg pedestrian zone and green square in an old city center. *Garten + Landschaft*, 9:756.
- Fiaschi, L., Bomfim, J., 1980. The design of a pedestrian street and square in Santo Andre S.P. *Garten + Landschaft*, 3:192.
- Göçer, O., 1977. Şehirsel Alanların Performanslarının Saptanmasında Yardımcı Olabilecek Standartlar. İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayınları Sayı:2, İstanbul.
- Hepcan Ş., Özkan M .B., Kaplan A., Küçükerbaş E.V., Kara B., Deniz B., Coşkun Hepcan Ç., Altuğ İ., 2006. Yaya Erişiminde Süreklilik Sorunu ve Çözüm Olanaklarının Bornova Kent Merkezi Örneğinde Araştırılması Ege Üniv. Ziraat Fak. Derg., , 43(2):121-132 .
- Kaplan H., Yıldız D., 2002. Ankara kent merkezi otopark alanları ile yaya alanları ilişkisinin Kızılay çekirdeği örneğinde yol ve trafik güvenliği açısından irdelenmesi. Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi, Gazi Üniversitesi, Ankara
- Kuntay, O. 1994. Yaya Mekanı. Ayıntap Yayıncılık, Ankara, 170s.
- Oruçkaptan, A., 1991. Kızılay Meydanı Çevresindeki Yaya Bölgelerinin İrdelenmesi ve Geliştirilmesi Üzerine Bir Araştırma. A.Ü. Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Yüksek lisans tezi (Yayınlanmamış), Ankara.
- Öztan, Y., 2004. Yaşadığımız Çevre ve Peyzaj Mimarlığı. Tisamat Basım San., Ankara, 304s.
- Payaslı, L., 1992. Kent İçi Yaya Bölgeleri ve Adana Kenti İçin Yaya Bölge Önerileri. Ç.Ü.Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Yüksek lisans tezi (Yayınlanmamış), Adana.
- Şişman, E.E. Kırzioğlu, I., 2002. Erzurum Kent Merkezinde Yaya Bölgesi Olabilecek Kent Mekan Birimlerinin Saptanması ve Projelendirilmesi Üzerinde Bir Araştırma. Trakya Üniversitesi Bilimsel Araştırmalar Dergisi B Serisi, Fen Bilimleri, 3 (2): 127-139.
- Türkyılmaz, B., 1985. İzmir'de Bazı Yolların Kapatılarak Yaya Bölgeleri Oluşturma ve Kent Peyzajını Geliştirme Açısından Yeniden Planlanması Üzerinde Araştırmalar. E.Ü. Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Yüksek lisans tezi (Yayınlanmamış) Bornova, İzmir, 134s.
- Yaşlıca, E., 1991. Kamu Alanlarındaki Kullanıcı Katılımı ve Ankara'daki Konur Sokak'ta Çevre Tasarımı İçin Kullanıcıya Dönük Bir Araştırma. Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu. Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, İstanbul, s:137-141.
- Yip, S., 1994. Encouraging integration. *Landscape Design*. December 1994, pp: 57-60.
- Yıldırım, T.B., Özel A.E, Oktay, P., 2002. Yaya bölgeleri planlama ve tasarımı: Çanakkale çarşı caddesi yaya yolu örneğinde. Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi, Gazi Üniversitesi, Ankara
- Zafer, B., 1998. Aydın Germencik Belediyesi yaya bölgesi tasarımı üzerine bir araştırma, *Ekoloji Dergisi*, 26: 27-30.